STREEKPLAN ZUID-KENNEMERLAND

Nota van toelichting.

Bijlage a.

KORT HISTORISCH OVERZICHT VAN DE STEDEBOUWKUNDIGE ONTWIKKELING DER STREEK

(met reeks van 6 kaartjes).

In de loop der tijden ondergingen onder invloeden van velerlei aard aanzien en samenleving van Zuid-Kennemerland ingrijpende veranderingen. Na de eerste eeuwen onzer jaartelling, toen ons land door overstromingen werd geteisterd, niet meer zozeer door natuurkrachten als wel door het ingrijpen van de mens.

Eeuwenlang voltrokken de veranderingen zich geleidelijk. Sedert het midden der vorige eeuw echter leidde de ontwikkeling der techniek tot een versnelling van het tempo. De veranderingen volgden elkaar steeds sneller op, grepen sterker in de structuur van het land in en hadden een geheel eigen ontwikkeling van dit deel der Nederlandse duinstreek ten gevolge.

Over het ontstaan van de duinstreek en haar oudste geschiedenis is weinig met zekerheid bekend; slechts geologische onderzoekingen en archeologische vondsten geven enig inzicht of althans een betere grondslag voor veronderstellingen.

Bij het begin van onze jaartelling ten tijde van waarschijnlijk niet de eerste, maar wel de eerstbekende, jagende, vissende en een primitief soort veehouderij bedrijvende bewoners van het waterrijke noordelijkedeel van de Hollanden, bestond geheel Kennemerland, evenals het gebied ten noorden en ten zuiden daarvan, uit strandvlakten en duinen met aan de oostzijde meren, moerassige lage gronden en uitgestrekte dichte bossen.

Van nederzettingen is uit die tijd evenmin veel, zoal iets, bekend. Romeinen, overstromingen, Friese overheersing en Franken, een korte tijd van rust onder Karel de Grote, die vooral aan de veehouderij, landbouw en handel ten goede kwam, en daarna weer onrust door de invallen van de Noormannen, deden hun invloed gelden.

Over het tijdstip, waarop enige eeuwen later blijvende vestigingen met verbindingswegen zijn ontstaan, tast men in het duister. Wel weet men, dat zij rondom een kerk, kapel of burcht verrezen en dat deze het eerst werden gesticht op de tegen de zee beschermde hoge gronden van het oude duinlandschap, de ongeveer noord-zuid lopende, ten dele beboste binnenduinstroken (volgens de laatste inzichten strandwallen), liggende tussen de onbewoonbare stuivende jonge zeeduinen aan de westkant, waar zich slechts langs de kust enkele vissersdorpen bevonden en de, behoudens enkele vaarwegen, vrijwel ontoegankelijke moerassen- en merengebieden aan de oostkant, die toentertijd het midden van de Hollanden vormden.

In Zuid-Kennemerland zijn de eerste nederzettingen waarschijnlijk geweest het oudste deel van Haarlem in een bocht van het Spaarne met een versterking op een vooruitspringende landtong (Bakenes) en de dorpen Spaarnwoude en Velsen met hun nog bestaande romaanse kerken langs de rand van het IJ.

Een aantal burchten — gebouwd als bolwerken in de langdurige strijd van de Hollandse graven tegen de Westfriezen en later ten dele verdwenen, ten dele ver- en herbouwd tot kastelen en landhuizen, ten dele thans nog bestaand als ruïnes — leidden tot het ontstaan van de dorpen en buurtschappen Bennebroek, Heemstede, Overveen, Bloemendaal, Schoten, Santpoort en tot vergroting van de stad Haarlem.

Deze stad, gelegen op de oostelijke brede binnenduinregel bij het ontmoetingspunt van de daarover lopende, voor het toenmalige verkeer goed geschikte heerweg met het als waterweg belangrijke Spaarne, had de gunstigste ontwikkelingskansen. Het werd de hoofdstad der streek met het tegenwoordige stadhuis als jachtslot der Hollandse graven en groeide uit tot een belangrijke handelstad. Doordat het meer Flevo in deze tijden door stormvloeden, die leidden tot vereniging van de geulen van Marsdiep en Vlie, alsmede door afslag van veen, werd vergroot tot Zuiderzee met als gevolg, dat het IJ werd verwijd tot zeeboezem, kreeg Haarlem naast de verbinding met het zuiden over het Spaarne en het Haarlemmermeer ook betere verbindingen met het noorden (Alkmaar) en met andere landen via de Zuiderzee.

De noodzaak zich tegen het water te beschermen leidde tot aanleg van dijken en later tot kunstmatige afwatering van gronden. Naarmate de ontwikkeling in dat opzicht vorderde,kwam het agrarische bedrijf tot meer ontwikkeling en groeiden ook daardoor de nederzettingen.

De dorpen der streek vonden hun bestaan in de landbouw, ten dele ook in de riviervisserij (Spaarnwoude, de Liede en Schalkwijk) en in de zeevisserij (Zandvoort). De bouw van een dam in het Spaarne deed Spaarndam ontstaan.

Veel wetenswaardigs berust echter, ook wat de ontwikkeling in de duistere Middeleeuwen betreft, slechts op veronderstellingen.

De oudst bekende kaart van Noordholland geeft de toestand omstreeks 1300 aan (kaartje I).

Over de ontwikkeling van de streek daarna is meer bekend. Deze ontwikkeling ging allerminst geleidelijk. Haarlem werd, dank zij zijn gunstige verkeersligging, een centrum van handel en nijverheid. Vooral de lakenhandel had grote betekenis en bracht nauwe relaties met Vlaanderen, dat toen reeds een bloeiende textiel-nijverheid bezat, mede. Ook waren er belangrijke handelsbetrekkingen met de Oostzeelanden (graanhandel), Italië en de Levant. De nijverheid — aanvankelijk ambachtsnijverheid en uitsluitend van plaatselijk belang — werd gestimuleerd door de handel. Later boette deze zelf relatief aan betekenis in door de opkomst van Amsterdam als koopstad voor de groothandel en door het uitwijken van Vlaamse lakenondernemers naar Holland wegens de gildenoproeren in Yperen en Brugge. Scheepswerven en vooral bierbrouwerijen werden belangrijke bestaansbronnen. Na twee eeuwen welvaart brachten in het eind der 15e eeuw de roof- en plundertochten van het Kaas- en Broodvolk, daarna de 80-jarige oorlog met het beleg en de overgave van Haarlem, de bende van Lange Pier en een pestepidemie verwoesting en armoede.

Doordat Haarlem een toevluchtsoord werd voor Vlaamse linnenwevers en lijnwaadhandelaren, nam daarna het textielbedrijf weer toe.

De bekende kaart van van Deventer geeft de toestand in de 16e eeuw weer(kaartje II).

De daarop volgende eeuwen met hun ontdekkingsreizen en vooruitgang van de wetenschap brachten, ondanks oorlogen en tegenslagen, een grote opleving van handel en nijverheid, de vestiging van tal van nieuwe bedrijven (waarvan dank zij het duinwater vooral de brouwerijen en blekerijen vermaard waren), een nieuwe ontwikkeling van de tuinbouw, opkomst van de bollenteelt en toenemende welvaart. De toestanden in Frankrijk deden tal van réfugiés hierheen komen; deze brachten niet alleen nieuwe textielnijverheid (zijde-industrie) mede, doch hadden tevens invloed op de volksaard. Ook nevenbedrijven kwamen tot ontwikkeling, zoals twijnderijen, garenkokerijen en ververijen, voorts de boekdrukkerij en de fabricage van Haarlemmerolie en azijn. En als gevolg van de bloei van de nijverheid nam ook de handel weer in betekenis toe. Het opkomende Amsterdam, voor Haarlem in mindere mate een concurrent dan voor de oude Zuiderzeesteden, gaf een nieuwe stimulans voor de handel in groenten, fruit en vis.

De droogmaking van vele meren in en ten zuiden van Westfriesland, in Waterland en in Amstelland in de 16e en 17e eeuw — nadat de meeste reeds in de 13e en 14e eeuw van het buitenwater waren afgescheiden — , waardoor zowel meer veiligheid voor de scheepvaart en voor de omwonenden als grote oppervlakten vruchtbare grond werden verkregen, deed ook op Zuid-Kennemerland haar invloed gevoelen.

De in 1631 en 1656 gegraven trekvaarten van Haarlem naar Amsterdam em Leiden vergrootten de mogelijkheden voor het verkeer te water en verkorten de vaarafstanden. De langs de Amsterdamse vaart aangelegde rijweg gaf een betere en kortere verbinding te land met Amsterdam dan de oude weg over de Liede (Penningsveer) en de IJdijk. De straatweg Leiden-Haarlem-Alkmaar schijnt al in de 17e eeuw te hebben bestaan, doch werd daarna over grote lengten verbeterd en gerectificeerd.

Het werd de grote tijd van de Haarlemse schilderkunst en voor Nederland kwam de Gouden Eeuw. Haarlem werd, evenals Alkmaar, Leiden, Delft en Gouda, een bloeiende stad, die in ongeveer 3 eeuwen groeide van 20.000 tot 52.000 inwoners.

De dorpen en het landelijk gebied rondom Haarlem deelden in de welvaart. Het bleken werd voornamelijk buiten de stadswallen uitgeoefend. Karnemelk en wei, nodig voor de melkzuring van lijnwaad en garen, werden uit het polderland met zijn veehouderij betrokken. De ontginningen brachten toeneming van de veehouderij en ter voorziening in de plaatselijke behoeften werden vlas, haver, gerst, rogge en groenten geteeld.

Van de uitgestrekte bossen langs de rand der duinen en op de binnenduinen was reeds in de 16e eeuw niet veel meer over. Door het weder inplanten, o.m. van de Haarlemmerhout, ontstonden echter nieuwe bossen. En in de 17e en 18e eeuw verrezen hier (evenals aan de Vecht en aan de Amstel) bij nog steeds toenemende welvaart de zomerverblijven van de Amsterdamse kooplieden met statige tuin- en bosaanleg. Deze aaneenschakeling van buitenplaatsen veranderde de streek langzamerhand geheel van karakter en maakte haar tot één groot lustoord, het "Zegepralent Kennemerlant" (kaartje III).

In de loop van de 18e eeuw begon een periode van verslapping en achteruitgang: de concurrentie van buitenlandse scheepvaart, de opkomst van de Overijsselse textielindustrie en de verlammende

invloed van het Continentale Stelsel. Aan het eind der 18e en het begin der 19e eeuw brachten de Europese gebeurtenissen opnieuw beroering. Onder het Franse bewind nam, hier evenals elders in het land, tegelijk met handel en nijverheid, de welvaart af. Slechts de bollenteelt en de drukkerij en lettergieterij kwamen tot verdere ontwikkeling. Ook daarna deelde de streek in de algemene armoede van de eerste helft der 19e eeuw. Vele buitenplaatsen, vooral tussen Haarlem en Velsen, raakten in verval en de bewoners trokken weg, de gebouwen werden soms, op inrijhekken en boerenhofsteden na, gesloopt. Bij het aanschouwen van het tegenwoordige nuchtere tuinbouwland met zijn aardbeienvelden en zijn groente- en bollenteelt lijkt het een onwaarschijnlijk sprookje, dat hier nog zo betrekkelijk kort geleden romantische buitenplaatsen bestonden, waar wereldse feesten werden gegeven. Toch bewaren, vooral ten westen en ten zuiden van Haarlem, nog vele uit de bloeitijd overgebleven buitenplaatsen de herinnering aan de oude tijd. Voor een deel is hier de vroegere "lustwarande" nog intact.

Hoezeer de toestand der streek onder de invloed van de economische moeilijkheden veranderd was, blijkt uit de eerste stafkaarten omstreeks 1850 (kaartje IV).

In de tweede helft der 19e eeuw ontstond voor Nederland een nieuw bloeitijdperk onder de invloed van de vooruitgang van de technische en medische wetenschap en de opheffing van de Acte van Navigatie. Industrieën (o.a. de metaalnijverheid) kwamen op, de zeilschepen werden door stoomschepen vervangen, spoor- en tramwegen werden aangelegd en door een en ander breidde ook de handel zich verder uit. Later deed het fietsverkeer zijn intree en verschenen de eerste auto's op de wegen. Door de betere hygiënische omstandigheden en de ontdekking en bestrijding van bacillen daalde het sterftecijfer, vooral in de eerste levensjaren, en als gevolg hiervan nam de bevolking, dus ook de bebouwing, in ongekende mate toe, terwijl de verbeterde verkeerswegen en verkeersmiddelen bebouwing mogelijk maakten op verder afgelegen plaatsen. In deze zelfde tijd ging er stadsschoon verloren: wallen en poorten werden gesloopt, stadsgrachten gedempt.

Gold deze ontwikkeling geheel Nederland en had tot dusverre Zuid-Kennemerland daaraan deelgehad als onderdeel van de gehele Nederlandse duinstreek, dat zich noch in structuur en maatschappelijk leven, noch in zijn ontwikkeling onderscheidde van het ten noorden en ten zuiden daarvan gelegen gebied, thans ging het, vooral als gevolg van de doorgraving van "Holland op zijn smalst", een geheel andere, eigen toekomst tegemoet.

In 1852 waren door de droogmaking van het Haarlemmermeer reeds grote vruchtbare gebieden aan het landbouwareaal der streek toegevoegd, terwijl tevens de mogelijkheid werd geopend voor betere verbindingen, zowel te land als te water (via het rustige vaarwater van de Ringvaart).

In 1866 werd begonnen met het graven van het Noordzeekanaal, het drooggleggen van het IJ (waardoor het landbouwareaal opnieuw belangrijk werd vergroot met zeer vruchtbare grond) en de bouw van een uitwaterings- en een grote en kleine schutsluis. In 1876 vond de opening plaats.

IJmuiden ontstond, aanvankelijk als woonplaats voor de arbeiders, werkzaam bij de aanleg van kanaal en sluizen, later na het graven van de vissershaven in 1896 en de stichting van het Staatsvissershavenbedrijf in 1902 tot vissersplaats en ten slotte

tot een visserijcentrum van internationale orde. De vestiging van belangrijke, met de visserij verband houdende industrieën ging daarmede samen. Vestiging van andere industrieën, aangetrokken door de gunstige ligging, volgde.

Tegen het einde van de vorige eeuw bleek de grote schutsluis te klein en in 1896 werd een nieuwe schutsluis geopend, de eerste ter wereld met een volledig electrische bediening. Een tiental jaren later kwam de verlichting van het kanaal tot stand. In 1923/28 was de grote schutsluis reeds weder te klein geworden en had wederom bouw van een nieuwe sluis plaats, ditmaal de grootste ter wereld, met een lengte van 400 m en een slagdrempeldiepte van 15 m - N.A.P. Bovendien werden de havens uitgebreid en het kanaal verbreed en verdiept. De bevolking der gemeente Velsen nam als gevolg van dit alles toe met een snelheid, die slechts door die van Eindhoven en Heerlen werd geëvenaard en leidde tot aaneengroeien van IJmuiden met het oude dorp Velsen en tot het ontstaan van Driehuis.

De industriële ontwikkeling van Haarlem ondervond van het Noordzeekanaal, waarmede het door het Spaarne en de zijkanalen B en C was verbonden, een gunstige invloed, vooral toen in Spaarndam een nieuwe sluis werd gebouwd (metaalnijverheid, industrie van voedings- en genotmiddelen en de chemische en grafische nijverheid).

De stichting (in 1918) van het enige Nederlandse Hoogovenbedrijf met zijn in aantal en omvang groeiend aantal nevenbedrijven op de noordelijke oever van het Noordzeekanaal stimuleerde de vestiging van industrieën en inwoners op de zuidelijke oever. Hetzelfde geldt — zij het in mindere mate — voor de papierfabriek van Van Gelder, een aantal andere belangrijke industrieën en de Centrale van het Provinciaal Electriciteitsbedrijf van Noordholland.

Nadat reeds in 1839, 1842 en 1867 de spoorlijnen Amsterdam-Haarlem, Haarlem-Leiden en Haarlem-Alkmaar waren aangelegd, volgden in 1883 de aanleg van de spoorlijn Velsen-IJmuiden, die als nieuwe gelegenheid voor aan- en afvoer stimulerend werkte op de ontwikkeling van de IJmuidense en Haarlemse industrieën, en in 1881 de aanleg van de spoorlijn Haarlem-Zandvoort, die bevorderlijk was voor de ontwikkeling van Zandvoort (reeds begonnen omstreeks 1830 na aanleg van de straatweg Haarlem-Zandvoort bij de opkomst van het badplaatswezen) tot een Noordzee-badplaats van Europese vermaardheid, doch tevens meer en meer tot een des zomers op mooie dagen drukbezochte badplaats van Haarlemmers en Amsterdammers.

Omstreeks 1900 begon de electriciteit haar invloed op het verkeer en het bedrijfsleven te laten gelden. In 1899 werden de electrische tramlijn Haarlem-Zandvoort en de eerste Haarlemse stadstramlijn aangelegd, in 1901 volgde de aanleg van de tramlijn Haarlem-Amsterdam en enkele jaren later die tussen Haarlem en de aangrenzende dorpen. In 1906 werd de spoorbaan door Haarlem verhoogd. In de jaren 1930/35 had electrificatie van de spoorlijnen plaats.

Na de eerste wereldoorlog ontwikkelde het autobusverkeer zich zo sterk, dat de meeste tramlijnen door autobusdiensten werden vervangen en binnenkort als laatste de tramlijn Amsterdam-Haarlem-Zandvoort zal verdwijnen, terwijl eveneens de Haarlemmermeerspoorlijnen na een vrij kort leven weer waren opgeheven. Ook het autoverkeer met vrachtauto's en personenauto's nam in verband met deze algemene ontwikkeling van de streek een grote vlucht.

Het verkeerswegennet onderging dientengevolge belangrijke verbeteringen. De aanleg van de provinciale wegen Haarlem-Hoofddorp-Aalsmeer-Uithoorn enz., Haarlem-Schiphol-Amstelveen-Ouderkerk-Diemen en Haarlem-pont Buitenhuizen-Westzaan-Zaandijk-Purmerend kwamen omstreeks 1930/35 geheel of grotendeels gereed. De rijksweg op de zuidelijke oever langs het Noordzeekanaal werd in 1932 aangelegd ter verkrijging van een betere verbinding IJmuiden Amsterdam (met o.m. als gevolg, dat arbeiders en beambten van de Amsterdamse Fordfabriek zich in Velsen en IJmuiden vestigden). De rijkswegen Amsterdam-Haarlem, Leiden-Haarlem, Velserpont-Haarlem werder verbeterd. Tal van gemeentelijke wegen werden aangelegd en verbreed. In 1918 kwam de Bloemendaalse zeeweg als tweede verbinding met Zandvoort tot stand. Enige malen had verbetering van de pontverbinding over het Noordzeekanaal plaats, terwijl de bouw van de Velsertunnel, nodig in het belang van zowel het verkeer te land als het verkeer te water en reeds begonnen in 1938, doch gestaakt in de tweede wereldoorlog, thans met spoed wordt voortgezet.

De omstreeks 1890 in Zuid-Kennemerland begonnen vestiging van renteniers, gevolgd door die van gepensionneerden, en de opkomst van het forensisme omstreeks 1900 werden door deze verbetering en uitbreiding van verkeerswegen en verkeersmiddelen ten zeerste gestimuleerd en leiddentot sterk toenemende vestigingsoverschotten en een enorme vergroting van het inwonertal der streek; n.l. (incl. Velsen-Noord en excl. de gedeelten van Haarlemmermeer en van Haarlemmerliede en Spaarnwoude)

van	± 35.000	in	1850						
tot	± 55.000	in	1880	of	met	gemiddeld	770	per	jaar
"	± 93.000	"	1900	"	"	"	1900	"	"
"	± 120.000	"	1910	"	"	"	2700	"	"
"	± 148.000	"	1920	"	"	"	2800	"	"
"	± 200.000	"	1930	"	"	"	5200	"	" (opkomst Velsen-Nrd.)
"	± 242.000	"	1940	"	"	"	4200	"	"
"	± 272.000	"	1950	"	"	"	3000	""	"
"	± 287.000	"	1954	"	"	"	3750	"	"

Het inwonertal is dus in een eeuw bijna verachtvoudigd.

Een eveneens enorme vergroting van de woonwijken ging hiermede uiteraard gepaard, terwijl vooral de verspreide villawijken op in exploitatie gebrachte duin- en bosterreinen, veelal behorend tot buitenplaatsen, vernietiging en versnippering van de natuurruimten brachten.

De meeste dorpen verloren daarbij hun karakter van agrarisch georiënteerde dorpsgemeenschappen en werden meer en meer woonplaatsen van forensen, renteniers en gepensionneerden.

De bollenteelt kwam tot verdere ontwikkeling, waartoe ook het toenemende vreemdelingen verkeer bijdroeg, doch het centrum verschoof naar het zuiden.

Een deel van de duinen en bossen kwam in de loop der jaren in overheidshanden ten behoeve van de waterwinning der gemeente Amsterdam en ten behoeve van de recreatie.

Belangrijk is het onder invloed van de ervaringen der tweede wereldoorlog genomen besluit van 1952 tot opheffing van de verboden kringen van een aantal forten der Hollandse waterlinie.

De gelegenheid om ter plaatse van de oorlogsverwoestingen in de jaren 1940/45 stedebouwkundige verbeteringen te verkrijgen is aangegrepen: de daardoor ontstane gelegenheid tot sanering van de bebouwde kommen van IJmuiden en Zandvoort werd bij de

samenstelling van de wederopbouwplannen ten volle benut, wederopbouw van verwoeste lintbebouwing werd achterwege gelaten.

De geschetste snelle ontwikkeling van Zuid-Kennemerland met de vele ingrijpende veranderingen in de structuur der streek hebben uiteraard ook hun sporen achtergelaten op de samenleving van de inwoners. De toch reeds gedurende eeuwen vrij heterogene bevolking werd nog minder homogeen en onderging door al deze nieuwe omstandigheden en door deze toevloed van nieuwe inwoners afkomstig uit geheel andere streken, grote veranderingen in samenstelling en aard, al zal voor buitenstaanders toch wel iets van het oude Kennemer karakter der streekbevolking en van de oude, ietwat stijve aard der Haarlemmers te bespeuren zijn.

Iets uitvoeriger beschouwingen zijn over bepaalde onderdelen van de historie der streek te vinden in de desbetreffende delen der nota van toelichting en in andere bijlagen.

HISTORISCH OVERZICHT

I OMSTREEKS 1300

VOLGENS OUDSTE KAART VAN NOORDHOLLAND



II 16e EEUW

VOLGENS KAART VAN JACOB VAN DEVENTER



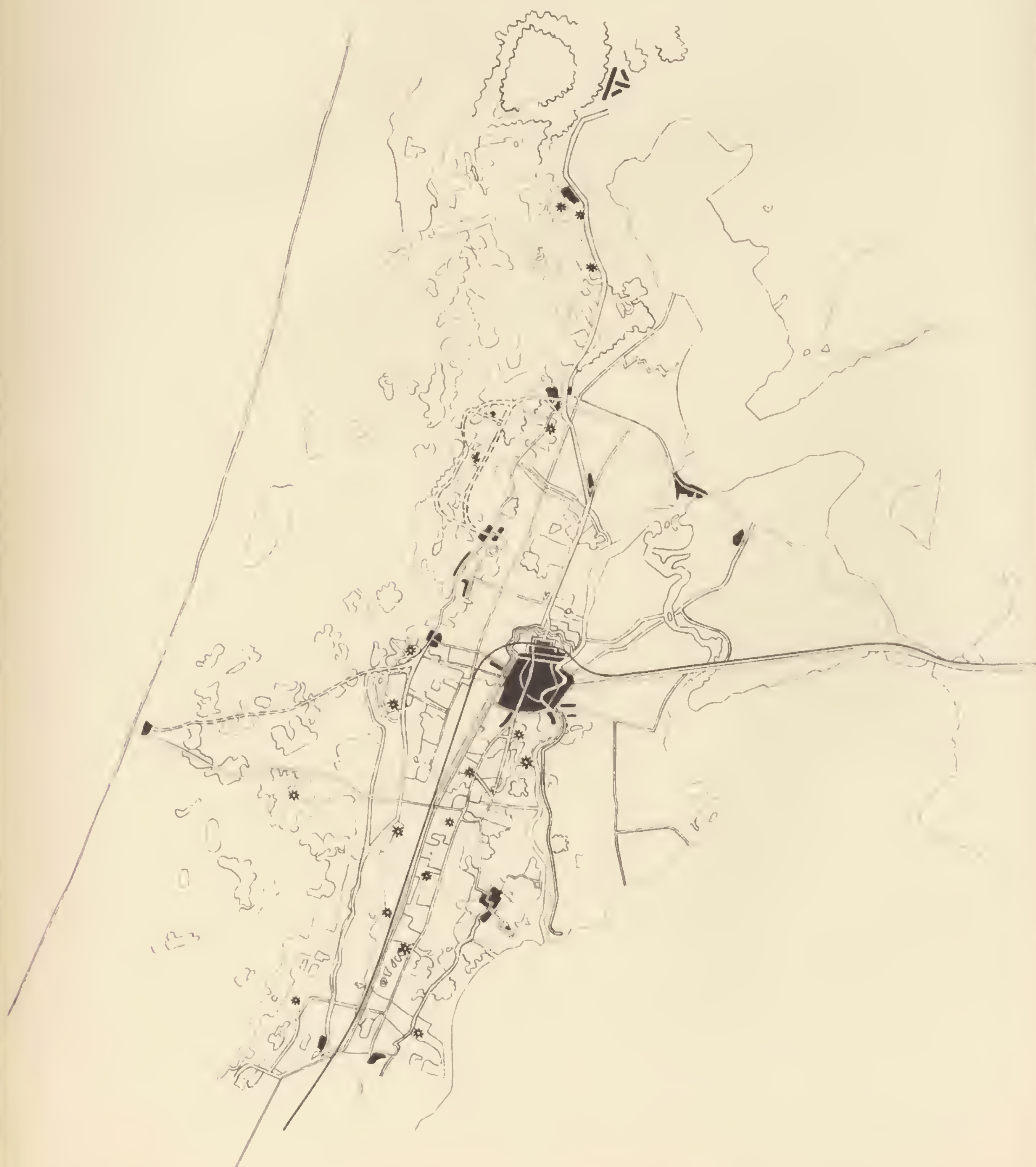
III 18e EEUW

VOLGENS „ZEGEPRALENT KENNEMERLAND"



IV OMSTREEKS 1850

VOLGENS EERSTE STAFKAART




V OMSTREEKS 1900


VI OMSTREEKS 1950